Deutscher Bundestag **Drucksache 18/10515**

18. Wahlperiode 30.11.2016

Beschlussempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur (15. Ausschuss)

zu dem Antrag der Abgeordneten Matthias Gastel, Stephan Kühn (Dresden), Markus Tressel, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 18/7554 –

Deutschland-Takt jetzt umsetzen – Weichen in der Bundesverkehrswegeplanung richtig stellen

A. Problem

Die Antragsteller haben einen Antrag eingebracht, der unter anderem beinhaltet, dass der Deutsche Bundestag feststellen soll, dass zur Erreichung europäischer und internationaler Klimaschutzziele mehr Verkehr von der Straße auf die Schiene verlagert werden muss. Einen wichtigen Beitrag hierzu könne die Einführung des Deutschland-Taktes leisten, der ein bundesweit vertaktetes und verknüpftes Schienenverkehrsangebot schaffe, was die Attraktivität, aber auch die Auslastung des Systems Schiene erheblich steigern könne. Nach dem Willen der Antragsteller soll der Deutsche Bundestag die Bundesregierung auffordern, eine aktive Rolle zur Förderung des Verkehrsträgers Schiene einzunehmen und eine Wachstumsstrategie innerhalb eines Jahres vorzulegen; auf einen gemeinsamen Beschluss von Bundestag und Bundesrat hinzuwirken, der eine entschlossene und zielstrebige Einführung eines bundesweiten Deutschland-Taktes sowie eine frühzeitige und umfangreiche Einbindung der Öffentlichkeit zum Ziel setzt; das bereits durch das BMVI ausgeschriebene Folgegutachten zum Deutschland-Takt um verschiedene Fragestellungen zu erweitern; bei der Planung von Schienenprojekten einen obligatorischen Fahrplan und Kapazitätscheck durchzuführen, um vorrangig Projekte umzusetzen, die einen Beitrag zur Optimierung des gesamten Netzes bzw. Verwirklichung des Deutschland-Taktes leisten; die transparente Entwicklung eines Langfristfahrplans für den Personen- und Güterschienenverkehr voranzutreiben; alle notwendigen Schritte einzuleiten, um eine beim BMVI angegliederte Koordinierungs- und Steuerungsstelle unter Einbezug der Länder bzw. Aufgabenträger sowie der Eisenbahnaufsichts- und Eisenbahnregulierungsbehörden zu schaffen; das nationale Eisenbahnrecht so anzupassen, dass beim Trassenzugang vorab definierten (System-)Trassen die notwendige Priorität eingeräumt wird; und die Trassenbepreisung im Sinne des Grenzkostenprinzips zu gestalten.

B. Lösung

Ablehnung des Antrags mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.

C. Alternativen

Annahme des Antrags.

D. Kosten

Wurden nicht erörtert.

Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

den Antrag auf Drucksache 18/7554 abzulehnen.

Berlin, den 9. November 2016

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur

Martin Burkert	**Kirsten Lühmann**
Vorsitzender	Berichterstatterin

Bericht der Abgeordneten Kirsten Lühmann

I. Überweisung

Der Deutsche Bundestag hat den Antrag auf **Drucksache 18/7554** in seiner 190. Sitzung am 22. September 2016 beraten und an den Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur zur federführenden Beratung überwiesen.

II. Wesentlicher Inhalt der Vorlage

Der Deutsche Bundestag soll nach dem Willen der Antragsteller feststellen, dass zur Erreichung europäischer und internationaler Klimaschutzziele mehr Verkehr von der Straße auf die Schiene verlagert werden muss. Einen wichtigen Beitrag hierzu könne die Einführung des Deutschland-Taktes leisten, der ein bundesweit vertaktetes und verknüpftes Schienenverkehrsangebot schaffe, was die Attraktivität, aber auch die Auslastung des Systems Schiene erheblich steigern könne. Nach dem Willen der Antragsteller soll der Deutsche Bundestag die Bundesregierung auffordern, eine aktive Rolle zur Förderung des Verkehrsträgers Schiene einzunehmen und eine Wachstumsstrategie innerhalb eines Jahres vorzulegen; auf einen gemeinsamen Beschluss von Bundestag und Bundesrat hinzuwirken, der eine entschlossene und zielstrebige Einführung eines bundesweiten Deutschland- Taktes sowie eine frühzeitige und umfangreiche Einbindung der Öffentlichkeit zum Ziel setzt; das bereits durch das BMVI ausgeschriebene Folgegutachten zum Deutschland-Takt um verschiedene Fragestellungen zu erweitern; bei der Planung von Schienenprojekten einen obligatorischen Fahrplan und Kapazitätscheck durchzuführen, um vorrangig Projekte umzusetzen, die einen Beitrag zur Optimierung des gesamten Netzes bzw. Verwirklichung des Deutschland-Taktes leisten; die transparente Entwicklung eines Langfristfahrplans für den Personen- und Güterschienenverkehr voranzutreiben; alle notwendigen Schritte einzuleiten, um eine beim BMVI angegliederte Koordinierungs- und Steuerungsstelle unter Einbezug der Länder bzw. Aufgabenträger sowie der Eisenbahnaufsichts- und Eisenbahnregulierungsbehörden zu schaffen; das nationale Eisenbahnrecht so anzupassen, dass beim Trassenzugang vorab definierten (System-)Trassen die notwendige Priorität eingeräumt wird; und die Trassenbepreisung im Sinne des Grenzkostenprinzips zu gestalten.

III. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im federführenden Ausschuss

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur hat den Antrag in seiner 86. Sitzung am 9. November 2016 beraten.

Die **Fraktion der CDU/CSU** bezeichnete den Deutschland-Takt als sinnvolle Idee, die die Koalition bereits umsetze. Es reiche aber nicht aus, eine Fahrplanumstellung durchzuführen. Notwendig seien Investitionen in die Infrastruktur wie Gleise und Stromtrassen. Die Grundlagen für diese notwendigen Investitionen in die Infrastruktur, und damit für die Realisierung des Deutschland-Takts, würden mit dem Bundesschienenwegeausbaugesetz und dem Bundesverkehrswegeplan gelegt.

Die **Fraktion der SPD** erklärte ebenfalls, sie halte den Deutschland-Takt grundsätzlich für sinnvoll, weshalb diese Forderung bereits Eingang in den Koalitionsvertrag gefunden habe. Auch der Bundesverkehrswegeplan enthalte die Forderung nach dem Deutschland-Takt. Man befinde sich auf einem guten Weg, um die dafür notwendigen Maßnahmen umzusetzen. Auch in der häufig als Vorbild zitierten Schweiz habe die Einführung eines derartigen Taktes Jahrzehnte gedauert.

Die **Fraktion DIE LINKE.** bezeichnete den Antrag als richtige Weichenstellung, für die es höchste Zeit sei. Neben dem Ausbau der Schiene sei außerdem eine Reduzierung des Straßenverkehrs und des Flugverkehrs notwendig. Das Projekt „Stuttgart 21“ lasse sich mit dem Deutschland-Takt nicht vereinbaren, weil man damit den notwendigen Knoten nicht darstellen könne. Ein Umstiegskonzept solle geprüft werden, um die Integration in den Taktfahrplan zu ermöglichen.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** stimmte zu, dass der Deutschland-Takt nicht von heute auf morgen umzusetzen sei. Es müsse aber der erste Schritt getan und die insofern relevanten Projekte müssten priorisiert werden. Der Deutschland-Takt befinde sich aber lediglich im potentiellen Bedarf des Bundesverkehrswegeplanes. Obwohl Sinnhaftigkeit und Machbarkeit des Taktes belegt sei, lasse das Handeln der Bundesregierung keine Wachstumsstrategie für die Schiene erkennen.

Der **Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur** empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN die Ablehnung des Antrags auf Drucksache 18/7554.

Berlin, den 9. November 2016

Kirsten Lühmann
Berichterstatterin



Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333